943.68
L763

* * *

# LA CONQUISTA DI TRIESTE

**Il problema economico**
**del dominio italiano sull'Adriatico.**

C. A. BONTEMPELLI - EDITORE
MCMXIV

# LA CONQUISTA DI TRIESTE

* * *

# LA CONQUISTA DI TRIESTE

**Il problema economico**
**del dominio italiano sull'Adriatico.**

C. A. BONTEMPELLI - EDITORE
ROMA — MCMXIV

PROPRIETÀ LETTERARIA

*I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati per tutti i paesi, compresi la Svezia Norvegia e Olanda*

COOPERATIVA TIPOGRAFICA ITALIANA
Roma - *Viale del Re, 22* - Roma.

C763

## Le alternative d'indirizzo per l'annessione.

Alla conquista delle coste orientali dell'Adriatico, ora appartenenti all'Austria-Ungheria, si può mirare per un triplice ordine di considerazioni, in parte concomitanti ed a vicenda rinvigorentisi nelle risultanze, in parte opposte, antitetiche nei fini. Si può muovere, cioè, all'annessione delle coste orientali: 1°) per ragioni sgorganti dal puro e semplice principio della integrità nazionale, dell'unità etnica, concepito nella sua forma più assoluta ed irreducibile; 2°) per intendimenti di riscatto nazionale congiunti a validi motivi strategico-militari; 3°) per cause nazionali e militari ed inoltre con la volontà d'assicurare all'Italia il traffico del mare Adriatico, rafforzando, di conseguenza, la sua posizione nel Mediterraneo e così nel

p 39041

mondo. Non si analizzeranno qui, minutamente, le statistiche nazionali e le prove della cosciente italianità delle province adriatiche ancora soggette all'Austria; nè ci si indugerà intorno alle esigenze della difesa militare italiana del mare Adriatico. Sull'uno e sull'altro argomento furono dettate pagine efficacissime e decisive che i lettori che ne avessero vaghezza potranno facilmente compulsare nelle biblioteche. Qui conviene soltanto vagliare le conclusioni etniche e militari al lume dei bisogni economici nazionali, onde questi non siano danneggiati o sminuiti da quelle, ma da esse abbiano vigore ed incremento.

A chi esamini la carta linguistica della parte orientale dell'Adriatico balza evidente agli occhi che i confini linguistici non sempre esattamente si accordano con le necessità strategiche di una frontiera, onde chi ha a cuore la sicurezza e la stabilità pacifica d'Italia e la sua indipendenza deve di necessità respingere la tesi pura e semplice del principio della nazionalità, concepito nel senso più ristretto ed angusto della parola. È ovvio,

pure, che la forza di una nazione non dipende soltanto dalla sua efficenza bellica, dalla favorevole disposizione dei suoi confini (oltre che dal numero dei suoi abitanti, dal loro spirito bellico, dalla preparazione militare, dagli armamenti e dai rifornimenti), ma anche, e notevolissimamente, dalla sua potenzialità economica, estrinsecantesi, di faccia al mondo, più che nelle produzioni e nella privata ricchezza, negli scambi esteri ed in ispecie nell'entità del commercio marittimo, e nella portata della flotta mercantile. Non occorre perder tempo per dimostrare che sta nel beninteso interesse di una Nazione di risolvere i problemi di politica estera non perdendo d'occhio alcuno dei tre suaccennati fattori: quello storico, il militare e l'economico e che, quindi, anche nella soluzione del problema delle coste dell'Adriatico orientale non si deve trascurare alcuno di questi tre elementi essenziali. E, poichè alla più ristretta soluzione nazionale « strictu senso » del problema adriatico (Friuli orientale, Trieste, Istria costiera, Isole del Quarnero, Zara, Spalato ed alcune altre località della

Dalmazia) si sovrappone la soluzione strategico-militare che si allarga ai montani confini naturali d'Italia (lungo le Alpi Giulie e le propagini delle Alpi dinariche) ed a questa, con ancor più vasta estensione, la soluzione economica che abbraccia sin la costa che da Fiume va a Zara, si ricercherà qui soltanto la formula più razionale per assicurare la massima efficenza marittimo-commerciale al nostro futuro possesso costiero nell'Adriatico nord-orientale.

## Le ipotesi politiche fondamentali.

Tanto dal punto di vista militare, quanto da quello nazionale, nessun dubbio può sussistere circa l'annessione della costa friulana-triestino-istriana sino a Fiume, che vi dovrebbe essere assolutamente inclusa. È bene accentuare subito che in qualsiasi caso, a costo di qualunque sacrificio, magari con la messa in azione del massimo sforzo militare, *Fiume deve seguire le sorti di Trieste*, poichè (a parte il diritto nazionale e le ne-

cessità strategiche), Fiume austro-ungarica — in misura minore Fiume serbo-croata — potrebbe diventare se non la distruggitrice, per lo meno la sminuitrice della posizione commerciale di Trieste italiana, menomando così il valore e la portata della nostra posizione nell'Adriatico. Fiume, mentre è lo sbocco naturale e privilegiato per i traffici con il centro orientale d'Europa, può diventare — se in mano di una potenza che non possieda Trieste ma ne detenga il « hinterland » — mediante opportuni raccordi ferroviari e razionali congegni tariffari, l'assorbitrice vittoriosa di buona parte della sfera di attrazione commerciale ora spettante a Trieste, poichè lo spostamento sfavorevole di qualche chilometro di percorso in più, a carico di Fiume, può con tutta facilità venir eliminato e compensato con qualche lievissima facilitazione tariffaria. *Fiume, dunque, italiana di lingua deve, come Trieste, diventare anche politicamente italiana.* Altrimenti l'influenza austriaca sull'Adriatico non farebbe altro che trasferirsi da Trieste a Fiume (impiegandovi, naturalmente, un certo

spazio di tempo, e cioè lo spazio di tempo necessario per la costruzione degli ampliamenti portuali, dei magazzini mancanti e per l'incremento della potenzialità della congiunzione ferroviaria, già adesso, talvolta, non bastevole ai bisogni del traffico), trasportandovi anche l'intera flotta mercantile austriaca ora concentrata a Trieste.

È indispensabile, dunque, che l'annessione dell'Istria proceda in tutti i casi sino a Fiume. Da parte militare si fanno valere ragioni formidabili in favore della Dalmazia superiore da oltre (a nord di) Zara fino al Narenta e più giù, o per lo meno sino al Cetina. Commercialmente il tratto compreso fra questi due fiumi non è indispensabile per il dominio assoluto sull'Adriatico, sebbene vantaggiosissimo economicamente quale centro assorbitore dei prodotti industriali della Lombardia (attraverso Venezia) e dei prodotti agricoli dell'Italia centrale e meridionale (attraverso Bari) ed inoltre quale zona di penetrazione commerciale italiana nei Balcani. Sebenico e Spalato diventerebbero utili ed efficaci centri irradiatori di commerci italia-

ni e quindi d'influenza italiana in Bosnia, Croazia e nell'attuale Serbia settentrionale, completando ed integrando così gli sforzi che da Bari, attraverso Antivari ed i porti albanesi, le produzioni ed i commerci d'Italia fanno per affermare onorevolmente la nostra influenza economica sulla penisola balcanica. Anche a Trieste tornerebbe di beneficio l'annessione della Dalmazia superiore all'Italia, perchè in tal caso non vedrebbe sorgere, ostacolo notevole alle sue antiche correnti di traffico con la Dalmazia, la barriera doganale che potrebbe dividere una Dalmazia serba da Trieste italiana.

Per il dominio commerciale italiano sull'Adriatico sarebbe di grandissima importanza (per lo meno da un punto di vista precauzionalmente difensivo) il possesso della costa che da Fiume va a Zara, qualora la Croazia continuasse a far parte dell'Austria-Ungheria. Magari con una larghezza di pochi chilometri, sino ai ciglioni dei monti Capella ed alle alture del Velebit, ma una lista di terra dovrebbe possibilmente unire l'Istria, Fiume e la Dalmazia superiore, garantendo-

ci contro il possibile, se non probabile, sorgere di porti esteri concorrenti con quelli italiani e contrastanti quindi a Trieste, Venezia e Fiume l'egemonia piena e monopolizzatrice dei traffici che dal Levante, dall'Oriente e dalle coste settentrionali d'Africa si dirigono verso l'Europa centrale e viceversa. Solamente mercè il possesso costiero ininterrotto, dagli attuali confini marittimi orientali del Regno sino alla Dalmazia settentrionale, si sarà sicuri di poter accrescere indefinitamente, sino ai più alti livelli, la potenzialità economico-marittima di Venezia, Trieste e Fiume. Se la costa dall'Istria orientale a Zara restasse nelle mani di una Croazia austriaca, ossia dell'Austria-Ungheria, Trieste e Fiume ne potrebbero aver pregiudizio sensibile, contro cui sarebbe d'uopo intervenire con un'efficace serie di costosi provvedimenti di politica economico-ferroviaria. Certamente la felicissima posizione geografica di Trieste e Fiume, la costanza persistente delle grandi vie del commercio mondiale, le radicate consuetudini di relazioni d'affari, le esistenti comunicazioni ferroviarie, i porti

già costruiti e largamente arredati, gli scali delle grandi vie del commercio mondiale, le ingenti spese ed il lungo tempo necessari per la creazione « ab ovo » di un nuovo porto in posizione meno favorevole, difenderebbero efficacemente, forse durante decenni, i porti di Trieste e Fiume; non li assicurerebbero però in modo assoluto e definitivo contro qualsivoglia perdita, specie se si considerano i grandi progressi realizzati ultimamente nella tecnica delle costruzioni portuali e ferroviarie.

Qualora la Croazia venisse annessa al regno di Serbia, dal punto di vista *commerciale* non ci sarebbe da muovere nessuna obiezione molto seria contro la cessione alla Serbia di uno sbocco anche sulla costa marittima che da Fiume si allarga fino a Zara, sebbene alla Serbia stessa non strettamente necessario, dappoichè essa già verrebbe ad impossessarsi della Dalmazia meridionale e fors'anche di qualche territorio albanese. La gravità infinitamente minore del possesso serbo di uno sbocco sull'Adriatico fra Fiume e Zara in confronto a quella ine-

rente ad un possesso austro-ungarico del medesimo sbocco dipende dal fatto, che fra Fiume italiana ed il suo « hinterland » non immediato, ma più importante — l'Ungheria — potrebbero continuar a sussistere i vecchi rapporti d'affari, dato che all'Ungheria non resterebbe alcuna possibilità di avere un proprio porto nazionale. La scelta tra Fiume — porto situato in posizione favorevole, antico per rapporti e relazioni commerciali, bene arredato, con una colonia commerciale magiara e unito all'Ungheria da una rete ferroviaria — ed i porti serbi appena da sviluppare e costruire in posizioni meno vantaggiose e razionali lungo la costa croata, non potrebbe esser dubbia da parte del commercio ungherese.

La conclusione, dunque, è: 1°) *in caso che la Croazia continui a far parte dell'Austria-Ungheria, il possesso costiero d'Italia deve possibilmente procedere* ININTERROTTO *fino a Zara e giù a sud, ossia fino a quella parte della Dalmazia settentrionale* (*Narenta o Cetina*) *o magari anche più in basso che sapremo ottenere;* 2°) *in caso che la Croazia faccia par-*

*te della Serbia, il possesso costiero orientale d'Italia può consentire, qualora sia proprio imprescindibilmente necessario, una più o meno breve interruzione lungo il tratto che va da Fiume a Zara.* In tutti i casi, però, è commercialmente preferibile che si rinunci piuttosto ad estendere molto a sud il nostro possesso della Dalmazia superiore e si ottenga invece la costa che Fiume congiunge a Zara.

## Trieste e la sua importanza economica per l'Italia.

Quello dell'annessione di Trieste e Fiume al Regno d'Italia non è soltanto un dovere d'integrazione nazionale o di sicurezza strategico-militare, ma è altresì, ed in primissima linea un problema economico. Trieste e Fiume non appartenenti al Regno d'Italia sarebbero esposte ad un rapido processo di slavizzazione — già sviluppatosi marcatamente (*) nell'ultimo decennio del dominio

(*) Cfr. GAYDA, *L'Italia d'oltre confine.* — FAURO, *Trieste.* — DUDAN, *La politica antitaliana in Austria.* — UN ITALIANO, *Il problema di Trieste nell'ora presente.*

austro-ungarico sui due porti irredenti — diventerebbero cioè gli antemurali di uno slavismo giovane, pieno di vita e di desìderi di espansione e svierebbero, con decisiva ed assoluta efficacia, il possesso commerciale dell'Adriatico, trasferendolo dal popolo italiano alle nazioni slave. Trieste e Fiume soggette al futuro grande complesso jugo-slavo (sia nella forma panserba, sia — ormai meno verosimilmente — in quella trialistica di un terzo Stato slavo conglobato al binomio austro-ungarico) costituirebbero la pietra sepolcrale che coprirebbe per sempre l'aspirazione del « mare nostrum », del dominio commerciale e marittimo italiano sull'Adriatico. Lo sciovinismo jugoslavo, con fatale pregiudizio per l'Italia, consentirebbe a Trieste e a Fiume una funzione di dominio commerciale sui Balcani ancor maggiore della presente. L'Italia, allora, potrebbe ritenersi definitivamente congedata dai Balcani, riguardo ai quali non avrebbe più da dire una sola parola.

Trieste, non occorre dirlo, è la chiave del possesso economico dell'Adriatico. Trieste,

insieme con Fiume e Venezia, restituirebbe all'Italia la sua funzione storica di polo commerciale del Mediterraneo, centro d'intermediazione di traffici fra le coste meridionali ed orientali del bacino mediterraneo ed il centro d'Europa. Trieste diventerà indubbiamente, se sagacemente assecondata nei suoi sforzi, il veicolo dell'espansione italiana nel Levante, ora più che mai terra di cospicue promesse per l'avvenire. Trieste e Fiume sono indispensabili all'Italia, se si vuole che la Patria abbia uno sviluppo ed una posizione veramente grandi in Europa e nel mondo.

La missione storica di Trieste, in parziale collaborazione con Venezia e Fiume, è mirabilmente sintetizzata da uno scrittore veneto del seicento; essa « infert in Germaniam quidquid habet Oriens; infert in Italiam quidquid habet Germania », con l'osservazione che in questa definizione il nome di Germania ha il significato larghissimo di Europa centrale, e non quello più ristretto della Germania moderna. Trieste, nella sua funzione essenziale di traffico è un lembo di

Oriente portato nei suoi prodotti in Europa, ed un lembo di Europa portato nei suoi prodotti in Oriente. Trieste è la porta che congiunge l'Europa centrale all'Oriente vicino. Possa questa porta non chiudersi per l'Italia; possa essa invece consentire al nostro paese più larghi e robusti movimenti!

Lo sfasciamento dell'Austria e l'annessione di Trieste all'Italia potranno riuscire favorevoli a Trieste. La seconda, purchè ideata ed effettuata con larghezza di vedute; il primo, perchè con la separazione della Galizia dal complesso austro-ungarico, viene a cadere la gravità della minaccia della progettata grande rete di canali galiziani, che avrebbero striminzito, a tutto vantaggio dei porti nordici, il raggio di attrazione del porto di Trieste. I canali che l'Austria pensava di costruire in Galizia avrebbero arrecato al commercio di Trieste, secondo sicuri computi, una perdita di circa 300.000 tonnellate di merce, per un valore di circa 183 milioni di corone ed una diminuzione netta di guadagno di quasi tre o quattro milioni all'anno, corrispondenti (capitalizzando al 4 %)

ad un capitale di 75-100 milioni di corone, che per volere del governo austriaco sarebbero state sottratte a Trieste.

La grande, notevolissima importanza di Trieste per la prevalenza commerciale d'Italia nel Levante si rende evidente nella tabellina riprodotta qui sotto. Essa indica, in milioni di corone, il valore del commercio triestino nel 1912:

| | Importazione | Esportazione |
|---|---|---|
| Estremo Oriente . . . . | 137.3 | 90.4 |
| Levante, Grecia, Mar Nero | 135.0 | 254.9 |
| Egitto . . . . . | 96.6 | 150.5 |
| Stati Uniti . . . . . | 89.8 | 16.8 |
| Italia . . . . . | 69.9 | 47.9 |
| Brasile . . . . . | 59.1 | 4.2 |
| Austria-Ungheria . . . . | 46.3 | 98.1 |
| Inghilterra . . . . . | 44.8 | 4.6 |
| Germania . . . . . | 18.4 | 3.7 |
| La Plata . . . . . | 14.7 | 13.7 |
| Francia. . . . . | 10.8 | — |
| Nord-Africa . . . . . | 7.9 | 21.4 |
| Spagna . . . . . | 5.5 | — |
| Resto . . . . . | 8.6 | 6.2 |
| Assieme. . . | 744.8 | 712.4 |

All'importazione, la partecipazione dell'Oriente vicino e lontano e dell'Egitto al traffico marittimo complessivo di Trieste è di 368.9 milioni ed all'esportazione di 495.8 milioni su un totale di circa settecento milioni. Queste cifre parlano più chiaro e più convincentemente di qualsiasi argomentazione.

Fattore importantissimo della fortuna commerciale di Trieste: la navigazione, il cui rapido sviluppo, l'ampia influenza, la larga estensione sono essenzialmente dovuti all'eccezionale abilità marinara degli armatori triestini, lussignani e dalmati. Alla fine del 1912 erano iscritti come appartenenti al porto di Trieste 236 piroscafi con un tonnellaggio di 324.357 tonn., 5025 uomini di equipaggio e 349.070 cavalli di forza; inoltre 1427 navi a vela con 4740 tonnellate e 2201 uomini di equipaggio. Nel registro del porto di Fiume erano iscritti alla fine del 1910 68 navigli a lungo corso, 2 di grande cabotaggio e 150 battelli di piccolo cabotaggio. Le flotte mercantili di Trieste e di Fiume, dopo annessi questi porti al Regno, accresceran-

no formidabilmente la potenzialità marittima d'Italia, che nelle pacifiche competizioni economiche mondiali conquisterà così un posto davvero eminente. Notevole fonte di utili per la marina mercantile italiana sarà il trasporto degli emigranti, di cui una corrente non insignificante prende la via di Trieste.

L'importanza nazionale ed internazionale della fusione sotto bandiera italiana della marina mercantile austro-ungarica sarà valutata giustamente in tutta la sua grande portata, solo quando si sappia che il parco navale di Trieste e di Fiume conta unità di primo ordine, quali ad esempio i magnifici piroscafi che fanno il servizio celerissimo per l'Egitto ed i colossi transatlantici destinati al trasporto degli emigranti per le Americhe. Dall'annessione della marina mercantile di Trieste e Fiume, l'Italia avrà un incremento di prestigio commerciale in tutto il mondo quale anche grandi e costose imprese coloniali ben difficilmente potrebbero conferirle.

Si avvierebbe, così, verso i suoi destini il primato d'Italia nel Mediterraneo.

Trieste ha un'importanza eminente, oltre che come emporio commerciale dominante sulle correnti dei traffici levantino-orientali, anche come centro di sviluppatissima grande industria. Oggi, non si può più dire che Trieste sia una città esclusivamente commerciale; essa è ad un tempo piazza di traffici e di industrie. Le due attività economiche si prestano vicendevolmente la mano: le industrie danno lavoro al commercio; il commercio fornisce la materia prima alle industrie e vende i prodotti di esse. Sviluppatissime e perfezionate sono le costruzioni navali. Grandi impianti di alti forni forniscono alcuni milioni di quintali di ferro all'anno. La fabbricazione delle macchine e la metallurgia dànno lavoro a migliaia di operai. Numerosi altri sono gli opifici sorti per la posizione marittima di Trieste: fabbriche di reti, fabbriche di cordaggi, officine di attrezzi per le navi ecc. Poi ci sono le industrie delle conserve alimentari; le pilature di riso, le spremiture d'olii vegetali, gli oleifici, le industrie tessili, jutifici, industrie chimiche, della carta da sigarette, fabbriche di linoleum, della birra, raffinerie di petrolio.

Troppo dovremmo diffonderci volendo enumerare le industrie minori, che a Trieste sono in bel numero e vengono esercitate sia da società anonime, sia da industriali privati. Va infine rilevato che a Trieste si trovano le sedi di numerose industrie erette nelle provincie finitime e specie nella vicinissima città di Monfalcone, la quale, quando sarà unita a Trieste da una strada costiera — ostacolata ed impedita sinora da talune pretese assurde di carattere aulico della Corte di Vienna — ne costituirà un importante sobborgo industriale.

Nell'organizzazione e negli ardimenti finanziari Trieste lascia dietro a sè ogni altra piazza dell'Adriatico, sia quando con svariate relazioni bancarie attenaglia a sè i traffici con l'Oriente, sia quando crea quei potenti organismi assicuratori, nei quali Trieste seppe veramente eccellere. Gli stabilimenti di sicurtà triestini hanno fama e rete d'affari mondiali. Essi, con le cifre enormi, imponenti dei loro bilanci, dei loro affari, delle loro riserve sono la più bella documentazione dell'abilità commerciale dei triestini, o-

vunque ai triestini sia dato di muoversi, di liberamente operare.

Trieste pagava all'Austria un contributo annuale di imposte e gabelle di 15 milioni di corone. Il Comune poi ha un bilancio di circa 23 milioni. Trieste ha un reddito netto annuale di oltre 100 milioni di corone, il quale capitalizzato al 4 % darebbe per Trieste una ricchezza *fruttifera* di circa due miliardi e mezzo di corone. Trieste dispone di 12.270 metri di rive, di larghi impianti portuali, di magazzini, di hangars ecc. *Tutta questa ricchezza è per l'Italia!*

## Trieste dopo l'annessione.

Nella rapidissima analisi che qui fu fatta degli elementi costitutivi della fortuna economica di Trieste si sono da soli palesati gli elementi fondamentali, indistruttibili, immanenti di siffatta prosperità, indipendenti dall'appartenenza a questo o quel complesso politico. Trieste annessa insieme con Fiume al Regno, non soltanto resterà emporio commerciale importante, piazza industriale di

primo ordine, centro eminente d'attività marinara, ma, quel che vale ancor di più, conferirà all'Italia il mezzo per conseguire il primato nell'espansione europea nel Levante.

Non sarà inutile, adesso, di fugacemente esaminare le condizioni nelle quali può avvenire l'annessione di Trieste, al fine di disporle nel modo più efficacemente favorevole al grande porto adriatico. Sulle industrie, le Banche e le assicurazioni l'annessione non eserciterà alcun'influenza sfavorevole e forse agirà stimolatrice, poichè, dopo la fase più o meno lunga d'assestamento, alle industrie triestine si apriranno nuove possibilità di sviluppo confortate ed irrobustite dalla sicurezza di un regime politico stabile e liberale. Dal punto di vista commerciale — e sopratutto dal punto di vista del transito commerciale, poichè il commercio vero e proprio ha vitalità e forza superiore ai rivolgimenti politici — sono da considerarsi queste eventualità: la costa da Fiume a Zara appartiene all'Italia oppure alla Serbia, oppure ancora — ciò che peral-

tro sarebbe meno desiderabile — all'Austria-Ungheria. Nei primi due casi Trieste non avrebbe alcun detrimento per la sua importanza commerciale, ma anzi vedrebbe accresciuta la sua potenzialità economica.

Trieste conserverebbe necessariamente il suo « hinterland » immediato e quello meno lontano. Quello molto a nord — della Boemia, della Moravia e della Germania meridionale — già adesso minacciato dalla rete di canali che il Governo austriaco intendeva costruire in allacciamento con i fiumi nordici della Germania, sarebbe oggetto di un'accanita competizione fra Trieste ed i porti germanici di Amburgo e Brema, competizione già esistente durante l'appartenenza di Trieste all'Austria, e che probabilmente si risolverà così: le merci richiedenti per la loro natura un trasporto celere, dirette per il Levante, l'Oriente ed il Nord-Africa, prenderanno sempre la via più celere di Trieste. Così pure le merci ricche (di alto prezzo), le quali possono consentirsi il lusso di un trasporto rapido ed un po' più costoso. Anche i prodotti della Germania settentrio-

nale, quando abbiano urgenza di arrivare a destinazione nel Levante, prendono la via di Trieste, a pregiudizio di Amburgo e Brema. Le spedizioni del centro mediano di Europa per le Americhe si dirigeranno, invece, prevalentemente verso Amburgo e Brema. La stessa soluzione, giova notarlo subito, si avrebbe *anche se Trieste continuasse a restare sotto il dominio austriaco*.

Il possesso della costa da Fiume a Zara da parte dell'Austria costituirebbe indubbiamente, per lo meno allo stato potenziale, un pericolo non trascurabile per l'egemonia commerciale italiana nell'Adriatico. A questo pericolo, minimo dapprincipio, maggiore in avvenire, si potrebbe, però parzialmente e con sacrificio, riparare con un'avveduta politica tariffaria per i trasporti ferroviari da Trieste al futuro confine austriaco. Ma sarà bene evitare un siffatto inconveniente, con tenacia di sforzi e di energie. Poichè se è vero, che anche nell'ipotesi la più sfavorevole — cioè nella sostituzione di Trieste con Fiume nella funzione di porto centrale dell'Austria — Trieste e con essa l'I-

talia subirebbe danno non indifferente, non è meno vero per altro che a Trieste, in tutti i casi, resterebbe sempre l'« hinterland » immediato e quello meno lontano, oltre che per la vicinanza, anche per le congiunzioni ferroviarie più perfette e pronte e per il fatto semplicissimo, che i miliardi investiti nelle congiunzioni ferroviarie di Trieste con l'Austria dovranno pur esser fatti fruttare dall'Austria o dai paesi che ne occuperanno il posto e ne assumeranno l'eredità finanziaria. Ciò vale, però in misura ancor maggiore, anche per la ferrovia privata « Suedbahn ». A Trieste resterebbero pure, come già si disse, le industrie, numerose e suscettibili di incremento.

Va rilevato che già negli ultimi anni del regime austriaco di Trieste, questo porto — per la concorrenza che gli muoveva Vienna, la quale voleva divenire l'accentratrice delle file dell'organizzazione esportatrice dell'Europa centrale, distribuendo l'esportazione dalla monarchia austro-ungarica fra i porti di Amburgo (in prima linea), di Brema e di Trieste — vedeva parte del suo commercio

degenerare (per una legge economica che si fa sentire dal commercio di tutti i porti, cioè per la legge economica del minimo mezzo che tende ad eliminare il commerciante, avvicinando il produttore al consumatore e viceversa), vedeva, dico, degenerare parte del suo commercio da commercio proprio in semplice commercio di transito, ciò che costituisce una diminuzione di utili per gli intermediari. Inoltre, come già fu osservato, Trieste ritrae la porzione forse più cospicua dei suoi proventi dalle fonti industriali, finanziarie, assicuratrici ecc. Inoltre Trieste è un punto commerciale per scambi che non dipendono menomamente dall'appartenenza politica del porto, ma esclusivamente dell'abilità commerciale delle ditte residenti a Trieste: Trieste fa l'intermediaria fra le Americhe e le Indie da una parte e dall'altra il Levante, cui fornisce caffè, riso, alcool, tessuti di juta ecc. ecc. Trieste italiana potrà sviluppare notevolmente alcuni rami di commercio ora in decadenza, perchè Trieste non fa parte del Regno: così il commercio agrumario non sarà più spinto via Ponteb-

ba in odio a Trieste, ma potrà trovar quivi il miglior trattamento, dappoichè non ci sarà più l'ostilità dei Magazzini generali austriaci che usano un trattamento di sfavore per gli agrumi italiani ed uno di spiccata preferenza in prò degli agrumi spagnoli. Così il commercio delle paste e dei vini potrà rifiorire, non incontrando più ostacoli doganali. Il traffico degli ortaggi del Mezzogiorno non correrà più il pericolo di venir scacciato dall'importante sbocco triestino e fiumano mediante dazi austriaci proibitivi di 20 corone per quintale com'era già previsto nella nuova tariffa doganale che l'Austria-Ungheria aveva deciso di adottare nell'anno 1917. Non si ripeterebbero, dunque, più le dolorose vicende che colpirono anni sono l'esportazione dei vini italiani in Austria, quando venne abolita la clausola. Se poi il Governo italiano, come già fece per altre città del Regno, volesse concedere anche a Trieste una zona industriale franca, la prosperità economica di Trieste sarebbe assicurata.

L'avvenire industriale di Trieste può esser notevolissimo, poichè la posizione molto

interna di questo porto — che penetra proprio sin dentro nell'Europa centrale — è così propizia da consigliare la creazione di tutte le industrie lavoratrici di materie prime provenienti dalle regioni africane ed asiatiche del bacino Mediterraneo e dalle Indie, consentendo poi un risparmio non insensibile sui costosi noli ferroviari, con l'inoltro mediante ferrovia del prodotto perfetto di più alto valore in luogo dell'ingombrante e ben più povera materia prima. Lo sviluppo industriale di Trieste sarebbe già a quest'ora di gran lunga superiore a quello che è, ove la macchinosa irrazionalità del sistema legislativo vigente in Austria per le anonime (vincolate a concessione) e l'innegabile documentata ostilità del governo austriaco contro qualsiasi iniziativa italiana non avessero gravemente ostacolato il sorgere di nuove fabbriche.

Dovrà essere compito massimo, dopo l'annessione di Trieste, il rivolgere ogni cura alla marina mercantile già austriaca e poi italiana ed al mantenimento, con qualche riforma ed organico coordinamento, degli at-

tuali servizi marittimi adriatici, possibilmente estendendoli. Converrà anche vigilare affinchè influenze finanziarie straniere, come già ebbe a verificarsi in passato, non tentino di striminzire, per vie tortuose, l'efficenza marittima mercantile del paese, a vantaggio dei concorrenti porti nordici.

Il programma dei provvedimenti da adottarsi dal Governo italiano in favore di Trieste — però senza toccare affatto quella che è l'attuale sfera degli interessi economici veneziani, considerati anche con la più larga e cordiale benevolenza — non rientra nell'ambito della presente sommaria esposizione delle linee fondamentali della soluzione del problema economico dell'Adriatico e perciò sono rimandate ad altra occasione. *Comunque, si può affermare con tutta sicurezza che Trieste, dal distacco dall'Austria, insieme con le altre regioni irredente, non ha da temer nulla economicamente, purchè il Governo voglia con larghezza di vedute considerarne la posizione ed i bisogni. E questo senza arrecar pregiudizio di sorta a Venezia.*

## La sorte e l'influenza di Fiume.

La sorte di Fiume italiana è segnata e circoscritta entro i limiti di queste due ipotesi: 1°) Austria-Ungheria con sbocco sull'Adriatico, in un punto della costa fra Fiume e Zara e 2°) Austria-Ungheria tagliata fuori dal mare. Nel primo caso, qualora un punto di quelle coste possa venir sfruttato per la costruzione di un nuovo porto di discrete proporzioni ed i raccordi ferroviari non presentino eccessive difficoltà, Fiume potrebbe, con l'andar degli anni averne qualche pregiudizio, anche sensibile, che però, almeno in parte, sarebbe compensato dal costante incremento dei traffici marittimi in tutto il mondo. Ad ogni modo, sino alla eventuale costruzione di un nuovo porto austro-ungarico e delle congiunzioni ferroviarie con esso, Fiume continuerebbe logicamente ad essere lo sbocco ed il centro di rifornimento di tutta la parte sud-orientale di quel complesso di regioni che costituiscono la presente monarchia austro-ungarica, tanto più

che una ragione di vittoriosa concorrenza sul nuovo porto austro-ungarico dovrebbe esser costituita dall'intensità dei servizi marittimi facenti capo a Fiume.

Se invece l'Austria-Ungheria non ottenesse alcuno sbocco sull'Adriatico (ciò che potrebbe essere la conseguenza di una formidabile sconfitta austriaca confortata da favorevoli accordi internazionali dell'Italia o della annessione della Croazia alla Serbia), Fiume conserverebbe inalterata, in tutta la sua efficenza, la sua presente potenzialità economica. Essa, necessariamente, continuerebbe ad esser lo scalo dell'Ungheria, cui si potrebbero riservare speciali facilitazioni di hangars e magazzini particolari in punti franchi destinati esclusivamente a quello Stato, come fece ad esempio la Grecia a Salonicco per la Serbia. L'« hinterland » commerciale croato di Fiume sarebbe pure conservato al vecchio porto, che presenterebbe il vantaggio di regolari e comode comunicazioni, di un centro commerciale e bancario già saldamente costituito, di vecchie relazioni d'affari. Fiume potrebbe altresì svi-

luppare le sue attività industriali già ora promettenti.

Fiume, infatti, possiede cantieri e silurifici, distillerie, industrie elettriche, segherie, fabbriche di parchetti, industrie delle pietre e del cemento, concerie, fabbriche di cordami, di carta, pilature di riso, pastifici, molini, manifatture di tabacchi, raffinerie di oli minerali, fabbriche di asfalto, di prodotti tannici, di colori, di materie chimiche, di saponi, Tutte queste produzioni industriali potranno sostenersi ed accrescersi in caso di annessione, contribuendo pur esse alla prosperità d'Italia.

L'entità del commercio marittino e la sua importanza per l'espansione orientale d'Italia risultano dalle cifre seguenti. Nel 1911 l'importazione marittima di Fiume ebbe un valore di 184.928.228 corone e l'esportazione di 185.884.954 corone, di cui:

| | all'importazione in corone | all'esportazione |
|---|---|---|
| Italia . . . . | 15.057.599 | 25.945.751 |
| Rumenia . . . | 5.532.569 | 101.632 |
| Bulgaria . . . | 578.954 | 400.134 |
| Montenegro. . | 122.442 | 724.422 |

| | all'importazione in corone | all'esportazione |
|---|---|---|
| Grecia . . . . | 1.137.204 | 861.466 |
| Turchia . . . | 5.804.713 | 8.711.706 |
| Indie orientali . | 48.508.116 | 10.609.360 |
| Giappone. . . | 806.454 | 165.804 |
| Cina . . . . | 1.887.584 | 335.443 |
| Egitto . . . . | 4.233.833 | 3.982.000 |
| Tunisi . . . . | 1.024.544 | 299.219 |
| Algeria. . . . | 1.123.660 | 674.399 |
| America S. U. | 26.699.022 | 12.008.761 |
| America del Sud | 8.380.049 | 2.101.521 |

Queste cifre non saranno inutili, oltre che come quantità, anche come orientamento quando andranno ad ingrossare il commercio italiano. Per Fiume, come per Trieste, un grande fattore di resistenza e di vitalità economica è costituito, anche nelle più avverse vicende, dalle antiche relazioni che legano le ditte del Levante alle ditte di questi porti. Molte aziende di Trieste e di Fiume hanno filiali e comandite in Levante ed in Egitto o viceversa. Inoltre la larghezza dei fidi accordati dai commercianti triestini e fiumani, i quali conoscono a fondo gli importatori levantini, i gusti e la domanda

della loro clientela, i loro metodi d'affari, la loro solvibilità, rinserra e rinvigorisce la tenacia dei traffici mediterranei dei due porti. Un'opera intelligente e pratriottica delle Banche diretta ad aiutare la conservazione e l'irrobustimento di così preziosi vincoli d'affari non potrà non sortire l'esito migliore.

## Venezia e l'annessione di Trieste e della costa orientale.

Per Venezia l'annessione di Trieste non può e non deve significare il più piccolo pregiudizio economico. L'attuale raggio di espansione commerciale del grande porto storico dell'Adriatico dev'essere gelosamente mantenuto, anche nelle sue odierne potenzialità latenti. Nè Trieste, nè — e tanto meno — Fiume debbono essere favorite ai danni di Venezia: oltre che ingiusto, ciò sarebbe inopportuno, poichè la funzione storica del Leone di San Marco deve risorgere e rivivere nell'ora in cui l'Adriatico sarà veramente il tanto auspicato « Mare no-

strum », veicolo formidabile della nostra futura espansione nell'Asia Minore, i cui porti maggiori conservano ancor oggi le tracce incancellabili della passata grandezza e della potenza della Serenissima.

Non solo. Dal rivolgimento territoriale che scaturisce spontaneo dalla fatale decadenza austriaca, Venezia vedrà ragguardevolmente accresciuto il suo campo d'azione. Il Trentino, unito alla madre patria, avrà ravvivamento d'energie economiche, poichè la separazione sua innaturalissima da quel la che, per necessità di cose, era ed è la sua economia nazionale, da quella economia che sola poteva e può consentirgli incrementi di attività economiche, di sbocchi e di rifornimento, aveva rattrappito lo sviluppo delle relazioni commerciali dell'Alto Adige con il Regno e, nonostante la ferrovia della Valsugana, con Venezia. L'annessione del Trentino all'Italia, dovrà allargare in intensità di traffici la funzione commerciale di Venezia, che finalmente potrà calcolare su di un territorio tributario organicamente delimitato.

Non basta ancora. L'annessione delle coste dell'Adriatico orientale apre nuove possibilità di sviluppo al commercio marittimo di Venezia. La Dalmazia e l'Istria già in passato gravitanti, per parte dei loro commerci, su Venezia, riattaccheranno con rinnovato fervore i loro rapporti economici con il porto della laguna. Attraverso Venezia, l'industria lombarda potrà collocare i suoi prodotti in Dalmazia, donde potrà ritirare a sua volta importanti articoli. La Dalmazia settentrionale e l'Istria sono terre destinate ad un felice avvenire: il carbon bianco in Dalmazia, le ricchezze agricole e minerarie della Dalmazia e dell'Istria sono lungi dall'esser anche solo parzialmente sfruttate. Il Governo austriaco non si ricordava dell'Istria e della Dalmazia che solo quando si trattava d'incassare le imposte. Specie la Dalmazia fu dall'Austria lasciata in uno stato di inconcepibile abbandono, mentre il Governo di Vienna ostacolava il sorgere ed il progredire degli impianti idroelettrici del Kerka, della fabbricazione del carburo e della calciocianamide, dell' indu-

stria del cemento, iniziative eminentemente italiane e per questo solo fatto condannabili e da colpirsi con misure di odiosamente subdola ostilità.

Tutto ciò, dopo l'annessione, verrà a sparire. La Dalmazia e l'Istria risorte per l'annessione a nuova vita, la fine della separazione innaturale del Trentino dalla madre patria saranno elementi di prosperità per Venezia, la quale potrà avviarsi con più sicuro animo verso la sua nuova storia ricordante l'antica, gloriosissima.

## La soluzione del problema marittimo nell'Adriatico.

La quistione la più delicata nei dettagli, sebbene non grave nelle sue linee fondamentali, essenziali, sarà quella della distribuzione del traffico marittimo dell'Adriatico fra i porti di Venezia, Trieste e Fiume nei riguardi delle tariffe ferroviarie e del congegno dei servizi marittimi sovvenzionati. Fortunatamente si posseggono tutti gli elementi per una soluzione equa e razionale di que-

st'arduo problema, che è essenzialmente un problema di buona volontà e di equilibrati criteri politico-economici. Con qualche opportuna modificazione, l'inventario delle attuali ramificazioni commerciali terrestri di ciascuno dei tre porti potrà servir di base per la costruzione particolareggiata delle tariffe ferroviarie, le quali, pur senza intendimenti di rigida delimitazione di zone d'influenza, dovranno tuttavia tender a determinare una certa stabilità distributiva di traffici, che dovrebbe avere la sua base nelle distanze ferroviarie dei porti dai rispettivi retroterra e nelle configurazioni idroorografiche.

Quanto alla distribuzione ed all'ampiezza dei servizi marittimi — momento questo d'importanza colossale e decisiva per la conservazione e l'incremento della potenzialità dei varii empori adriatici — sempre invidiati e minacciati dalla concorrenza dei porti nordici, converrà procedere ad accordi fra i tre porti per la *specializzazione* dei commerci marittimi e quindi per l'assegnamento di zone speciali di provenienze e destinazioni

a ciascun emporio. Con ciò non si dice mica che ognuno dei tre porti debba commerciare o soltanto col Levante, l'Oriente ed il Mar Nero, o soltanto con l'Africa e l'Europa occidentale, oppure infine soltanto con le Americhe, poichè tutti e tre i porti massimi dell'Adriatico dovranno posseder comunicazioni marittime con tutto il mondo. Solamente nelle partenze e negli arrivi, ciascuno dei tre porti adriatici avrà trattamento di preferenza per la zona che gli sarà stata assegnata. In sostanza non si tratterebbe altro che di concretare per tre porti quella ripartizione in territori assegnati del mondo commerciale che, mediante trattati rinnovantisi a scadenze di parecchi anni, l'Austria e l'Ungheria avevano già adottato per Trieste e Fiume, con notevole successo di organico coordinamento e funzionamento e con risultati soddisfacentissimi.

Di grandissimo momento per tutta la vita nazionale sarà quest'organizzazione dei servizi marittimi nell'Adriatico. Bisognerà vigilare attentamente, perchè non si commetta il supremo errore di non mantenere

nella loro piena potenzialità ed efficenza tutte le attuali linee marittime dell'Adriatico (italiane, ex-austriache ed ex-ungheresi, specie quelle antiche e godenti una larga notorietà mondiale del Lloyd di Trieste, dell'Austro-Americana e dell'Adria), però organicamente coordinate, al fine di evitare inutili e dannosi doppioni ed inopportune concorrenze, sebbene in generale le gare pacifiche dei porti fra loro sieno feconde di ottimi progressi commerciali. Guai se (vinti dall'illusione che, cessata la concorrenza delle flotte mercantili austriache ed ungheresi, sia superflua l'antica intensità dei concorrenti servizi) si attiveranno nell'Adriatico, divenuto mare esclusivamente italiano, comunicazioni ridotte e povere. Sarebbe deprimere la funzione economica dell'Adriatico e dei porti italici a tutto vantaggio d'Amburgo e Brema. Sarebbe pure voler diminuire la posizione e la forza d'Italia, poichè il traffico dell'Adriatico, dopo l'annessione delle coste orientali, non farà che riflettere uno degli aspetti più importanti della grandezza o della miseria commerciale d'Italia.

Effettivamente, concepire con grettezza la soluzione del problema marittimo mercantile dell'Adriatico equivale a grettezza di idee e di volontà nella concezione della missione d'Italia nel mondo, a tutto vantaggio della Germania, che attirerebbe a sè quelle correnti di traffico, che natura vorrebbe concentrate nei porti dell'Adriatico. Questi, fatti privi delle loro doti precipue (consistenti nella loro vantaggiosa posizione geografica che consente rapidità di comunicazioni fra il Levante, l'Oriente e l'Africa settentrionale da una parte ed il centro d'Europa dall'altra) per effetto dell'insufficente intensità e quindi della non corrispondente rapidità delle comunicazioni, sarebbero votati a decadenza sicura. E' ovvio, però, che nessun Governo italiano vorrà rinunciare alla conservazione ed allo sviluppo dell'efficenza commerciale dell'Adriatico, nel momento in cui esso sarà per eccellenza il mare d'Italia e dei suoi destini nel mondo.

## La concorrenza fra i porti: nord-germanici e sud-latini.

Già nelle condizioni vigenti prima della guerra, i porti nordici palesavano pericolose tendenze monopolizzatrici del traffico, in danno dei porti adriatici e mediterranei. Alcune statistiche lo dimostrano all'evidenza:

Movimento merci via mare dei principali porti continentali nel 1910 (in milioni di quintali):

| *Adriatici* | | *Mediterranei* | | *Nordici* | |
|---|---|---|---|---|---|
| Trieste | 28.5 | Marsiglia | 76.4 | Amburgo | 221.1 |
| Venezia | 26.7 | Genova | 70.2 | Rotterdam | 178.6 |
| Fiume | 15.2 | | | Anversa | 162.3 |
| | | | | Brema | 55.4 |
| | | | | Amsterdam | 31.2 |
| | | | | Havre | 29.8 |
| *Totale* | 70.4 | *Totale* | 146.6 | *Totale* | 678.3 |

Queste cifre non hanno bisogno di commenti, tanto sono efficaci nella loro rude semplicità. Le tabellette che seguono sono forse ancor più impressionanti. Esse indica-

no l'aumento medio annuale (in milioni di quintali) che dal 1907 al 1911 ebbero i varii porti:

| *Adriatici* | | *Mediterranei* | | *Nordici* | |
|---|---|---|---|---|---|
| Trieste | 0.671 | Marsiglia | 2.614 | Amburgo | 7.182 |
| Venezia | 1,247 | Genova | 2.108 | Anversa | 7.680 |
| Fiume | 0.040 | | | Rotterdam | 4.188 |
| | | | | Brema | 2.211 |
| | | | | Havre | 0.194 |
| | | | | Amsterdam | 1.317 |
| *Media* | 0.653 | *Media* | 2.361 | *Media* | 3.796 |

Come vedesi, la media d'incremento dei porti nordici è di gran lunga superiore a quella dei porti mediterranei ed adriatici: circa sei volte di più in confronto a questi ultimi. E' un processo di progressivo assorbimento quello che i porti nordici compiono ai danni dei porti del sud e specialmente di quelli adriatici, i mezzi di attrazione dei quali sono costantemente contraminati con tutta una serie di svariati provvedimenti dalle autorità portuali e dalle rappresentanze

commerciali di Amburgo e Brema le quali dispongono anche nei porti concorrenti (a Trieste per es.) di informatori commerciali, i quali spiano qualsiasi nuova combinazione ferroviaria e marittima, di tariffe, di accordi, di organizzazione al fine di potervi contrapporre misure in senso opposto in favore del commercio amburghese. Oltre che da questi fatti e da questa attività, la marcia vittoriosa dei porti nordici dipende, a parte la loro favorevole posizione geografica che li ha messi agli sbocchi di grandi fiumi e di grandi territori industriali di esportazione, anche dall'eminenza dell'organizzazione dei trasporti, bancaria, dell'intraprendenza commerciale e dei suoi metodi raffinati. La grande lotta per i traffici, ben più che fra i singoli porti del Mediterraneo, si combatte e si combatterà, dunque, fra la schiera dei porti mediterranei da una parte e quella dei porti nordici dall'altra.

Nonostante la loro attuale posizione d'inferiorità in confronto al Mare del Nord, il Mediterraneo e l'Adriatico hanno innanzi a sè un'êra non sfavorevole. Stanno risorgen-

do a nuova vita, ad una gran vita, l'Asia Minore e la Mesopotamia (che le opere di irrigazione trasformeranno in un immenso nuovo bacino di rifornimento europeo, atto a modificare potentemente le grandi correnti del traffico mondiale); l'Africa settentrionale si prepara ad entrare con crescente, graduale vigoria nelle produzioni e nei commerci internazionali; i Balcani, vinto nel turco l'inerzia dissolutrice di lavoro e di civiltà che ne impediva lo sviluppo, inizieranno un periodo di ascesa e di espansione nella loro storia economica. La ferrovia transbalcanica Danubio-Adriatico che non potrà non divenire un fatto compiuto nel corso degli anni prossimi, (tanto più che, presumibilmente, le influenze ostili dell'Austria non avranno più la forza di efficacemente estrinsecarsi) alimenterà potentemente i commerci dell'Adriatico, i quali ritrarranno beneficio non lieve anche dagli altri accennati fattori del risveglio del Mediterraneo.

L'avvenire, dunque, si presenta lieto e promettente per l'Italia ed i suoi futuri nuovi porti dell'Adriatico.

La guerra sconvolge le economie, genera crisi, provoca disastri finanziari; ma quando la pace ritorna, si delinea e si accentua nuovo fervore di attività, di energie e di ardimento.

Possa la guerra mondiale formare la grandezza d'Italia!

# INDICE

Le alternative di indirizzo per l'annessione *Pag.* 5
Le ipotesi politiche fondamentali . . . » 8
Trieste e la sua importanza economica per l'Italia . . . . . » 15
Trieste dopo l'annessione . . . . . » 24
La sorte e l'influenza di Fiume . . . . » 33
Venezia e l'annessione di Trieste e della costa orientale . . . . . » 37
La soluzione del problema marittimo dell'Adriatico . . . . . » 40
La concorrenza fra i porti: nord-germanico contro sud-latino . . . . . » 45

*C. A. BONTEMPELLI, Editore — ROMA.*

# L'ITALIA DI OGGI

**VOLUMI DI POLITICA - ECONOMIA - SCIENZE ED ARTI**

**Ordinati e raccolti a cura del prof. CARLO BAZZI**

## :: Il Progresso Economico ::

**Serie I — Volume I° - 2° - 3°**

***del Dott. prof. NAPOLEONE COLAJANNI, deputato***

SOMMARIO: Il progresso economico italiano — La produzione — Produzione agraria — La produzione industriale — Il movimento commerciale — Le comunicazioni — Risparmi — I consumi — I salarii — I fenomeni bancari — Finanza dello Stato e pressione tributaria — La ricchezza privata — Conclusione — Appendice.

## :: La legislazione sociale ::

**Serie I — Volume 4°**

***:: :: di ANGIOLO CABRINI, deputato :: ::***

SOMMARIO: I. Attraverso mezzo secolo di legislazione. La preistoria. Le prime realizzazioni. Spunti e motivi. — II. Le nostre leggi sociali e la loro revisione: Le assicurazioni sociali. Malattie. Infortuni. Invalidità e vecchiaia. Disoccupazione. La protezione dei lavoratori. Donne e fanciulli. Il lavoro nelle risaie. Il lavoro notturno della panificazione. Riposo settimanale e festivo. L'emigrazione. Contratto e Magistratura del lavoro. Cooperazione e case popolari. Per « la terra a chi lavora ». Il collocamento. Amministrazione delle leggi. I corpi consultivi. Convenzioni internazionali. Le convenzioni di Berna. Le convenzioni speciali dell'Italia. L'autorizzazione alle stipulazioni. — III. Tra i doveri della XXIV Legislatura: Postille.

*Dirigere Commissioni e Vaglia:*

C. A. BONTEMPELLI - ROMA - *Corso Umberto I*, 160.

# Trattati di commercio e politica doganale

**Serie I - Volume 5° — *di EDOARDO GIRETTI, deputato***

SOMMARIO: Il vigente regime doganale della Libia — Il sopravvento dei gruppi industriali nel 1887 — L'aumento del dazio sul grano — La reazione protezionista in Europa. Il regime doganale italiano dal 1860 al 1877 —Le due revisioni doganali: 1878 e 1887 — Gli effetti del protezionismo — Le industrie protette — I « trust » industriali — Le industrie non protette. Le importazioni italiane. — Le esportazioni italiane. — I provveditori dell'Italia — I clienti dell'Italia — I trattati di commercio in vigore — La nuova agitazione protezionista — Il questionario del ministro Luzzatti — La commissione reale di studio — La lotta contro i « trust » — La Lega antiprotezionista — La lotta democratica contro il privilegio protezionista — Le opportunità dell'agitazione anti-protezionista — I lavoratori della terra contro il protezionismo zuccheriero — La breccia nel blocco agrario-industriale — Appendici: I. Il regime doganale delle colonie. II. Il Comitato per i trattati di commercio e per l'economia nazionale. III. Trattati di commercio tra l'Italia e gli Stati esteri in vigore al 1 giugno 1914.

# LE LETTERE

***Serie I — Volume 6° di RENATO SERRA***

SOMMARIO: Uno sguardo d'insieme — D'Annunzio — Versi — Prosa — Benedetto Croce — Critica letteraria.

# INDICI - BIBLIOGRAFIA

**Serie I — Volume 7°**

Prezzo del volume rilegato: Italia L. 1.50 — Estero L. 2.

Abbonamento alla serie: Italia L. 9 — Estero L. 12.

Per i soci della *Dante Alighieri*, per gli abbonati alla *Rassegna Contemporanea*, (direttori G. A. di Cesarò, deputato e Vincenzo Picardi), alla *Vita Sanitaria*, alla *Rassegna comunale di polizia ed igiene* (direttori avv. Ubaldo Comandini, deputato e dottor prof. Achille Sclavo) Italia L. 8 — Estero L. 11.

*Dirigere Commissioni e Vaglia*:
C. A. BONTEMPELLI - ROMA - *Corso Umberto I*, 160.

*GIUSEPPE PIAZZA*

# Il Benadir

***Con 16 fotografie originali, carte della regione e bibliografie***

LIRE 4.00

SOMMARIO: Le frontiere — La capitale — I « benadir » — Sul Giuba — L'interno — Le popolazioni — La penetrazione pacifica e le occupazioni — I protettorati settentrionali — Il Nallah — Gli ordinamenti — Le opere e i giorni — Il gioco delle milizie — La schiavitù — L'Egitto d'Italia — L'uomo coloniale.

*MARIO CORSI*

# A traverso il Gebel

***Con 16 illustrazioni originali ed una carta della regione***

LIRE 3.00

*GIULIANO BONACCI*

# Da Tolmetta a Marsa Susa e da Derna a Sidi Garbaa

LIRE 1.00

*Dirigere Commissioni e Vaglia:*
C. A. BONTEMPELLI - ROMA - *Corso Umberto I*, 160.

VICO MANTECAZZA

# L'ALBANIA

*Con 17 illustrazioni e 4 carte*

LIRE 3.50

SOMMARIO: Il soldato di Gesù Cristo — L'appello all'Europa — Scutari e il suo Lago — Albania e Montenegro — Durazzo — Vallona e il suo Golfo — L'Epiro — Gli ultimi avvenimenti — L'Italia e l'Albania.

# La grande Bulgaria

*Volume di 312 pagine e con illustrazioni*

LIRE 3.50

SOMMARIO: La creazione della Bulgaria — Il risveglio di una nazionalità — Il regno del Principe Alessandro — La riconciliazione con la Russia — La proclamazione della indipendenza — Lo Czar — La costituzione di uno Stato — La guerra.

# La Guerra Balcanica

*Con illustrazioni* LIRE 1.00

# La RUMENIA

*Con illustrazioni* L. 3.50

SOMMARIO: Le Colonie di Traiano — Il conflitto con la Bulgaria — Storia di una frontiera — I Rumeni di Macedonia — Re Carlo e Carmen Sylva — Italia e Rumenia.

*Dirigere Commissioni e Vaglia:*

C. A. BONTEMPELLI - ROMA - *Corso Umberto I*, 160.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
943.68 C763 C001
Conquista di Trieste : il problema econo
3 0112 089265356